

Solaris hodlá testovat v Česku a na Slovensku vlastní trolejbus

14.06 2023 18:49, Libor Hinčica, Trolejbusy

Aktivity společnosti Solaris Bus & Coach v oblasti dodávek trolejbusů byly na českém a slovenském trhu historicky vždy provázány s lokálními partnery. Původní model kooperace byl zahájen v roce 2002 s Dopravním podnikem Ostrava, avšak od roku 2008 se podařilo zajistit přetažení dosavadního modelu pod křídla plzeňské Škodovky, která pak vozidla dodávala pod vlastní značkou jako modely 26 Tr, 27 Tr a 28 Tr, k nimž se nyní přidává ještě tříčlánkový trolejbus, prozatím označovaný ve vztahu k médiím jako Škoda-Solaris 24m.

Spolupráce byla postavena na rozdělení sfér vlivu jak v jednotlivých městech, tak v zemích, což umožňovalo oběma stranám „být v manželství nevěrný“ a kooperovat v jiných teritoriích a ve vybraných obchodních případech i s dalšími subjekty, v těch dohodami vymezených na druhé straně nebylo nutné obávat se konkurence na malém trolejbusovém trhu, a tak bylo možné si diktovat shora neohraničené ceny. Nastavený model spolupráce ale začal získávat trhliny poté, co skupina PPF ovládla částečně tureckou Temsu a hodlala vyrábět trolejbusy a elektrobusy pod značkou Škoda s využitím karoserií výrobce ze země střežící Dardanelskou úžinu, navíc se pod značkou Škoda měly do Česka dodávat i dieselové autobusy Temsy.

Zůstaneme-li u vozidel na elektřinu, postavila se Škodovka se Solarisem proti sobě poprvé ve výběrovém řízení na dodání 24 elektrobusů pro Dopravní podnik Ostrava (vypsaném v září 2020), které ovládl španělsko-polský subjekt. Stále zde ale existovaly dohody stran dalších vybraných projektů (zejména tříčlánkových trolejbusů pro Bratislavu a Prahu, ale i například dvoumotorových

18m vozů pro Ústí nad Labem), které kooperaci „jezevčíka“ a „okřídleného šípu“ protahovaly v čase.

Nyní se však zdá, že rozvodové řízení, o němž se delší dobu v kuloárech hovořilo, dospělo ke svému závěrečnému stání. Vzhledem k tomu, že již přes rok existuje jakási personální unie mezi skupinami PPF a EPH, z nichž první jmenovaná vlastní Škodovku a druhá SOR Libchavy, začalo zcela logické prohlubování vztahů mezi těmito dvěma českými strojírenskými podniky, což je scénář, kterého se Solaris dlouhodobě obával, byť kooperaci se SORem v minulosti na českém i slovenském trhu v řadě zakázek zkrátka musel tolerovat.



Zkoušky trolejbusy v Gdyni trvaly pouhé dva dny – 13. a 14. 6. 2023. (foto: Karol Grzonka)

Solaris proto nechal v řešení, které je z jeho pohledu nejvýhodnější, tj. užití domácího producenta elektrických výzbrojí Medcom, kterého využívá na všech svých elektrobusových projektech a prakticky výhradně (pomineme-li pár projektů s Kiepe Electric a dobíhající zakázky se Škodou Electric) i pro trolejbusy, postavit prototypové vozidlo v bílém laku, které je určeno pro absolvování homologačních testů v České republice a na Slovensku. Cílem by mělo být získání rozhodnutí o schválení typu pro provoz v obou státech někdejší federace, což Solarisu umožní lepší výchozí pozici při získávání zakázek na českém a slovenském trhu bez závislosti na rozhodovacích procesech v Plzni.

Vozidlo (VIN: SUU241160NB026496) je koncipováno jako parciální trolejbus. Kromě elektrické výzbroje od Medcomu disponuje motorem rakouského výrobce TSA o výkonu 160 kW a trakčními bateriemi o kapacitě elektrické energie 58 kWh (použity jsou články LTO).

Dokončený trolejbus byl převezen dne 13. 6. 2023 do Gdyně, kde ještě týž den absolvoval zkušební jízdy v síti v režimu bez cestujících. Ty pak pokračovaly i následující den. Následně se má vůz vrátit ještě zpět do výrobního závodu, poté se předpokládá transport do jedné ze sousedních zemí.

Na českém a slovenském trhu tak lze očekávat vznik zajímavé konkurence.

Url: Solaris hodlá testovat v Česku a na Slovensku vlastní trolejbus